PRACOWNIK LOTNICTWA



Nr. 2

ORGAN ZWIĄZKU ZAWODOWEGO PRACOWNIKÓW LOTNICTWA W POLSCE

PRACOWNIK LOTNICTWA

ORGAN ZWIĄZKU ZAWODOWEGO PRACOWNIKÓW LOTNICTWA W POLSCE

Rok VI | Maj 1937 | Nr. 2

Po nowej drodze

„Nie tylko dobre chęci, lecz nawet realny wysiłek, jakoteż i praca ożywiona najlepszym duchem nie wydadzą zamierzonych rezultatów, jeśli nie będzie porządku tej pracy, jeśli się nie ustali celów i dróg, do tych celów prowadzących".

Z Deklaracji płk. Koca.

Gdyby Związek Zawodowy Pracowników Lotnictwa w Polsce, istniejący od lat 9-ciu nie pozostawił po sobie żadnej innej spuścizny, jak tylko zaistnienie Związku i przetrwanie go jako takiego do dnia dzisiejszego, należałoby już przez to samo — oddać mu słuszne uznanie.

Pamiętamy bowiem, jakie różnorodne prądy myślowe i uczuciowe — jakie wstrząsy ekonomiczne i finansowe przeżywały wszelkie ugrupowania społeczne w latach ostatnich — a zaznaczyć trzeba, że Związek Zaw. Pracowników Lotnictwa gromadząc w swoich szeregach wszystkich pracowników począwszy od ucznia aż do konstruktora i będąc placówką apolityczną, stawiał na pierwszym planie prace zawodowe — szedł jedynie zawsze po linii wytycznej prorządowej i zdołał ją utrzymać aż do tej chwili w jednej i tej samej ideologji.

Zadanie przeto ludzi tych, co stali na czele Związku było trudne — niemniej zadanie to zostało spełnione, wedle możliwości, sił i umiejętności.

Obecny Zarząd Główny, jako i wszyscy członkowie tej Organizacji dzisiaj stoją przed zadaniami daleko większymi — większymi chociażby dla tego — że im więcej nam jest dane, tym więcej sami dać musimy z siebie dla nas —dla społeczeństwa, dla narodu i dla państwa. A dane jest nam bardzo wiele; mówiąc o zadaniu, jakie stoi przed nami — nazwałem go „wielkim" pomijając określenie „trudny" — i zrobiłem to celowo— dlaczego? — gdyż ominęła nas jedna najuciążliwsza i najniebezpieczniejsza praca „szukanie dróg" — prowadzących do celu, jaki jasno stoi przed nami.

Nie potrzebujemy dziś przekradać się ostrożnie i nieufnie — czy też biec na oślep nieznanymi — zawiłymi — ścieżkami —rozpostarła się bowiem przed nami — jedna droga — gościnna w swej nieograniczonej przestrzeni, bezpieczna w swej prostocie, kierunku i równości brzegów — które ją ujmują w ramy stałych, konsekwentnych zasad.

Na tej drodze winni się spotkać wszyscy obywatele, którzy poczuwają się do spełnienia swego obowiązku.

Dlatego też na IX Walnym Zjeździe Delegatów Zw. Zaw. Prac. Lotn. w Polsce, wystąpiłem wraz z kol. Malinowskim Zygmuntem z Bydgoszczy i kol. Wesołowskim Janem z Poznania z wnioskiem o uchwalenie rezolucji przystąpienia do Obozu Zjednoczenia Narodowego.

Nie będę się rozwodził nad głęboko rozmyślaną ideą „Deklaracji" płk. Koca — nad rzeczowymi zasadami, w myśl których wyznawcy jej mają budować społeczną strukturę Polski—rozpatrywana przez nas tylokrotnie—jest nam wszystkim znana; chciałbym natomiast jasno przedstawić Kolegom jakie realne korzyści daje nam krok przystąpienia do Obozu Zjednoczenia Narodowego i dla czego żaden z nas nie powinien znaleźć się poza jego obrębem.

Musimy sobie jasno zdać sprawę, że celem naszym najbliższym i najpierwszym — to nasze własne dobro — nasz byt pewności jutra: cel ten obejmuje tak poszczególne jednostki jak i masę zbiorową członków Związku.

O nasze potrzeby — my sami musimy zabiegać — a z chwilą przystąpienia do Obozu Zjednoczenia Narodowego otworzyła się przed nami droga bezpośredniego apelowania do Władz Najwyższych — w naszych wszystkich sprawach — bez manifestacji partyjnych, bez pośrednictwa rozkrzyczanej ulicy. Wszystkie nasze bolączki — potrzeby, dążenia, zamiary — będą od dzisiaj rozpatrywane wprost przez Czynniki Miarodajne i mam to najgłębsze przeświadczenie, że znajdą należne zrozumienie i poparcie.

Jest to dla nas fakt bardzo doniosłej wagi — jest to bodziec silny do wzmożonej pracy — doześrodkowania naszych najlepszych najszlachetniejszych cech charakteru i woli dla naszego Związku i dla placówki naszych codziennych warsztatów pracy, która wiąże się ściśle z naszym bytem i bytem naszego Państwa.

Jest to zarazem zupełnie zrozu-

miałe, że jeżeli zgrupowanie jakieś nie będzie miało swego przedstawiciela, reprezentanta i rzecznika niejako — wysuwanych postulatów i potrzeb — przestanie być żywotną komórką tak dla siebie samej jak i dla ogółu społeczeństwa—minie się przeto ze swym powołaniem — nie dosięgnie zamierzonego celu.

Dlatego właśnie każdy z pracowników lotnictwa winien należeć do takiej organizacyj jaką jest nasz Związek, który ma na celu przede wszystkim dobro Jego członków i zapobieganie o ich potrzeby materialne i kulturalne.

Każdą placówkę przemysłowa można porównać do Państwa, oglądanego przez mikroskop; jeżeli ze strony pracowników niema dążenia dośrodkowego dla dobra placówki — niema zrozumienia celowości pracy rzetelnej i uczciwej — niema zgody i życzliwości wzajemnej — niema posłuchu władz swych zwierzchnich — placówka taka miast się rozrastać — zaczyna się rozsprzęgać w swej strukturze i mimo swej nazwy i mimo nawet istnienia przestaje być prawdziwą żywicielką tysiąca ludzi. — Odmówiono jej należnego, rzetelnego, uporządkowanego zasilania — przeto nieruchomieje w swej przeznaczonej czynności i dlatego musi i ona odmówić zarobku — podstawy bytu—niesumiennym pracownikom. Jest to więc równorzędne zjawisko, jakie obserwować można w strukturze państwa; jeżeli obywatele należący do jednego i tego samego Państwa będą szukali na własną ręke rozmijających się dróg i spotykać się będą li tylko na ich skrzyżowaniach, by pójść dalej w odwrotnym kierunku — jeżeli w pracy swej nie skupią całej energii. zdolności i twórczości dla jednego i tego samego celu—jeśli sami, będąc silnymi i świadomymi mądrych i zaradczych sposobów działania, nie podadzą życzliwie i zgodnie dłoni słabym i chwiejnym — nie skonsolidują się, nie zjednoczą pod jednym sztandarem „w imię dobra ogółu“ — państwo takie, którego przedstawcielami są ci. wędrowcy-przechodnie, utrudzeni chociażby mozolną pracą i szukaniem wyjścia z labiryntu zagadnień i bolączek przeżywanej doby — lecz rozproszeni po dalekich sobie widnokręgach — państwo takie nie będzie mogło nabrać odpowiedniej tężyzny, rozrastać się w należną i mocarstwową Potęgę — nie będzie mogło zapewnić milionowemu życiu — zrodzonemu w Jego łonie — oddechu pełną piersią — któremu na imię jest „dobrobyt“.

Przeto rozpoczynając pracę w Związku Zawodowym Prac. Lotn. w Polsce wzywam wszystkich członków Związku, aby, nie bacząc na demagogiczne frazesy niedojrzałych jeszcze myślowo naszych współtowarzyszy — jakoby nowo-obrany Zarząd Gł. „prowadził biedne owieczki w paszczę wilka“ i unikając jedynie zaczajonych „lisich nor“ czy też „wilczych dołów“, krocząc po nowej drodze, przystąpili do pracy reorganizacji naszego Związku z całą świadomością konieczności ich pracy jaknajwydatniejszej.

Stoi przed nami szereg czynności — które należy jaknajszybciej powołać do życia i stworzyć zeń program nie o martwej literze. lecz o najżywotniejszym wyrazie naszej własnej tężyzny ciała i ducha.

Program działalności Zarządu Gł. Związku będzie polegał na następujących czynnościach:

1) Wykonanie wniosków i dezyderatów Oddziałów, zgłoszonych na IX Walnym Zjeździe Delegatów.

2) Wprowadzenie w życie Funduszu Zapomogowego oraz Funduszu Pożyczkowo-Oszczędnościowego.

3) Sprawy organizacyjne i gospodarczo-społeczne.

4) Kulturalno-oświatowe o charakterze ogólnym i zawodowym.

5) Wydawanie miesięcznika, który będzie spełniał rolę informacyjno - pedagogiczną. **J. Roman.**

UWAGA dla wszystkich pracowników.

W niektórych placówkach przemysłu lotniczego ukazał się komunikat w sprawie składania do Biur Personalnych świadectw czeladniczych.

Wyjaśniamy, że odnosi się to tylko do terminatorów (Dz. Ust. R. P. Nr. 18 p. 153) a jeśli chodzi ostarych pracowników, to żądane świadectwo czeladnicze potrzebne jest tylko placówkom dla statystyki.

Wnioski i dezyderaty Oddziałów

na IX Walnym Zjeździe Delegatów dla Zarządu Głównego.

1) Umowa zbiorowa.
2) Bolączki terenowe Ubez. Spo
3) Ulgi szkolne dla dzieci pracowników lotnictwa.
4) Budowa domków mieszkalnych dla członków Związku.
5) Racjonalna obrona socjalna pracowników przemysłu lotniczego.
6) Stworzenie Funduszu Zapomogowego i Pożyczkowego.
7) Centralizacja Oddz. Warszawskich.
8) Stworzenie Biura Pośrednictwa Pracy.
9) Regelacja zarobków w związku ze wzrostem kosztów utrzymania.
10) Ustalenie kontroli w sprawie wysyłania pracown. przemysłu lotn. do uzdrowisk.
11) Przyspieszenie rent starczych tym pracownikom, którzy są zatrudnieni na specjalnie szkodliwych dla zdrowia działach pracy.
12) Załatwienie sprawy u władz wolnego przenoszenia się pracowników z jednej placówki przemysłu lotn na drugą

Zarząd Główny wybrany na IX-ym Walnym Zjeździe Delegatów, ukonstytuowany w dniu 18.III. 1937 r.

Prezes	**Roman Jan**
V. Prezes gosp.	**Kruszana Stan.**
„ org.	**Reszke Zygmunt**
Sekretarz	**Rosse Mikołaj**
Z-ca Sekretarza	**Gadziński Edw.**
Skarbnik	**Kantorek Marian**
Z-ca Skarbnika	**Mackiewicz Teod.**
Ref. Bezroboc.	**Wojciechowski St.**
„ Kult. Sport.	**Seidler Kaz.**
Członek Zarz.	**Maruszewski J.**
„ „	**Hajdukiewicz L.**
„ „	**Knajdrowski Jan**

KOMISJA REWIZYJNA

Przewodniczący	**Wiśniewski Cz.**
członkowie:	**Mijakowski Edw.**
	Pyczek Czesław
	Urbanek Edm.
	Dobek

SĄD POLUBOWNY

Przewodniczący	**Morawski Ignacy**
członkowie:	**Zieliński Józef**
	Biernat Teofil
	Kwiatkowski Eug.
	Mówczan Władysł.
	Bocian Marian
	Czerwonko Jarosław
	Humanicki Aleks.

Adresy Oddziałów Związku Zawod. Pracowników Lotnictwa w Polsce

Oddziały Stołeczne:

1) Państwowe Zakłady Lotnicze Wytw. Płat. Warszawa 19, Okęcie Paluch P. O. Prezesa St. Wojciechowski
2) Państwowe Zakłady Lotnicze Wytw. Siln. Warszawa 19 — Okęcie. Prezes Jan Maruszewski
3) Polskie Linie Lotnicze LOT, Warszawa 19 Okęcie Lotnisko. Prezes M. Szadurski
4) Park 1 Pułku Lotniczego, Warszawa 19 Okęcie Lotnisko. Prezes St. Kruszana
5) Doświadczalne Warsztaty Lotnicze W-wa 19, Okęcie Lotnisko. Prezes L. Hajdukiewicz
6) Fabryka pomoc, dla przemysłu lotn. i sam. A. Steinhagen i H. Stransky Warszawa, Zagłoby 9. Prezes Reszke Zygmunt

Oddziały Prowincjonalne:

1) Poznań, Mylna 6 m. 5. Prezes A. Nawrocki
2) Toruń, Jana Olbrachta 4/6. Prezes J. Błaszkiewicz
3) Bydgoszcz, Stroma 1 m. 6. Prezes Paweł Berner
4) Lwów, Szeptyckich 19. Prezes Staffa Eugeniusz
5) Lida, Mackiewicza 12. Prezes Al. Staśkiewicz
6) Grudziądz, Cegelniana 11 m. 3. Prezes Kazimierz Gajtkowski
7) Legionowo Gł. Składnica Lotnicza Nr. 2. Prezes Edw. Mijakowski
8) Lublin, Krak. Przedmieście 36. Prezes Alfred Kwietniewski
9) Biała Podlaska, Wytwórnia Samolotów. Prezes Z. Ducki
10) Dęblin, Park Centrum Wyszkol. Oficerów Lotn. Prezes Antoni Otręba
11) Wilno-Porubanek, Arsenalska 6, dom Aeroklubu Wil. Prezes Pawłowicz Fel.
12) Kraków-Rakowice, Park 2 Pułku Lotn. Prezes Jan Kostecki.

KOMUNIKATY ZARZĄDU GŁÓWNEGO

I ODDZ. Z. Z. P. L. W POLSCE

W dniu 20 marca 1937 r. powołany przez IX WALNY ZJAZD DELEGATÓW Zarząd Gł. wysłał do swych Oddziałów Komunikat Nr. I w sprawie zgłoszenia akcesu do Obozu Zjednoczenia Narodowego zgodnie z uchwałą i powziętą rezolucją w tej sprawie przez IX WZD.

Dnia 1 kwietnia rb. Zarząd Gł. wysłał do Oddziałów Komunikat Nr. 2 z apelem do członków Związku o podjęcie harmonijnej współpracy w celu podniesienia organizacyjnego Związku i rozbudowy zagadnień zawodowych dla dobra wszystkich pracowników przemysłu lotniczego w Polsce i Świata Pracy.

Dn. 1/IV Zarząd Gł. wystosował Komunikat Nr. 3 zawiadamiając nim o powołaniu do życia Komitetu Redak. i wznowieniu wydawania organu Zw. „PRACOWNIK LOTNICTWA", polecając jednocześnie Oddz. powołanie na swych terenach sekcyj Kult Ośw. i referenta, którego zadaniem będzie zbieranie materiału do miesięcznika. dotyczącego życia danej placówki i bolączek Oddziału.

Dnia 17 kwietnia rb. Zarząd Gł. po opracowaniu Regulaminu Funduszu Zapomogowego, projekt tego regulaminu rozesłał do Oddziałów w celu wypowiedzenia się Oddziałów i członków w tej sprawie. Dnia 30.3 r. b. Zarząd Główny wydał instrukcje (Okólnik Nr. 1) w sprawie zachowania się Zarządów Oddziałów i wyczerpywania wszystkich możliwych interwencji u Władz miejscowych przy wszelkiego rodzaju zwolnieniach z pracy i zatargach na tle płacy i pracy.

Dnia 3 kwietnia rb. Zarząd Gł. Okólnikiem Nr. 2 umorzył Oddziałom wszystkie zadłużenia powstałe z nieopłacania przez Oddziały procentowych należności przypadających Zarządowi Gł. z tytułu składek członkowskich. Jednocześnie w związku z mającym być stworzonym Funduszem Zapomogowym, Zarząd Gł. obniżył wszystkim Oddziałom prowincjonalnym należne mu składki z 50% na 25% z przeznaczeniem tych 25% na rzecz Funduszu Zapomogowego.

Na dzień 6 maja rb. Zarząd Gł. zwołał do Warszawy Zjazd Prezesów Oddziałów. Zadaniem Zjazdu będzie omówienie spraw Organizacyjnych Związku oraz sprawy Funduszu Zapomogowego i Pożyczkowego.

Oddział PLZ Płatowce.

Dnia 1 kwietnia rb. Zarząd Gł. rozwiązał Zarząd Oddziału PLZ. Płat., na jego miejsce powołał Zarząd Komisaryczny.

Powodem rozwiązania Zarządu Oddziału był zanik działalności organizacyjnej i brak subordynacji .

OFIARY NA FON.

Po wykonaniu zadeklarowanej ofiary delegacja pracowników złożyła ją wraz z odpowiednim adresem hołdowniczym na ręce Marszałka Polski E. Śmigłego-Rydza.

Oddział Park 1 Pułku Lotniczego.

Z inicjatywy Zarządu Oddziału Park 1 p. lotn. zostało zwołane Walne Zebranie pracowników Parku I p. lotn. w d. 18.X.36 r. na którym zebrani pracownicy uchwalili wykonanie 20 kompletów narzędzi specjalnych do silnika „MERKURY" i przekazanie ich na rzecz Funduszu Obrony Narodowej.

Oddział Dęblin.

Dnia 3 kwietnia r. b. z inicjatywy mężów zaufania G. S. L. Nr. 1 kol. Cholewińskiego Piotra i Capałło Mariana zostało zwołane Walne Zebranie Pracowników G. S. L. Nr. 1. Na zebraniu tym obecny był delegowany przez Zarządcę GSL Nr. 1 pan por. obs. Walania Edward.

W związku ze zbliżającą się rocznicą śmierci I Marszałka Polski J. Piłsudskiego, zebrani powzięli uchwałę ofiarowania na rzecz Funduszu Obrony Narodowej jednodniowy zarobek na wzór ofiary złożonej przez pracowników w roku 1935 na ten cel.

Ze względu na trudne warunki materialne zebrani zgłosili życzenie, aby zadeklarowane kwoty były potrącone im drogą służbową w dwóch równych ratach miesięcz- r. b. Równocześnie uchwalono deklarację z apelem do wszystkich pracowników przemysłu lotniczego o powzięcie podobnych uchwał

Ministerstwo Spraw Wojskowych Dowództwo Lotnictwa

KONKURS NIEOGRANICZONY

na „Paliwomierz lotniczy mierzący zawartość paliwa w zbiornikach samolotu".

I. **Ogólne warunki konkursu.**

1. **Przedmiot konkursu:** Przedmiotem konkursu jest paliwomierz odpowiadający wymaganiom, podanym w warunkach technicznych konkursu.

2. **Udział w konkursie:** W konkursie mogą brać udział wynalazcy krajowi i cywilni.

Nie jest wymagane, aby nagrodzony projekt był opatentowany, ani też odstąpiony bezpłatnie na rzecz M. S. Wojsk.

Nagrodzone prace pozostają własnością projektodawców jednak M S. Wojsk. zastrzega sobie:

a) prawo do wykonywania przedmiotu pomysłu bez osobnego wynagrodzenia autora w ilościach potrzebnych do wypróbowania.

b) prawo pierwokupu, względnie prawo wykonywania wynalazku za dodatkową opłatą i wówczas projekt nie może być opublikowany bez zgody M. S. Wojsk.

3. **Wykonaie projektu:** Projekty winny być przedstawione na sąd konkursowy w formie rysunków technicznych z podaniem wymiarów i materiału.

Do rysunków ma być dołączony dokładny opis przedmiotu i sposobu działania zasadniczych części składowych.

Pożądane jest, lecz nieobowiązkowe, dołączenie modelu.

Rozwiązanie konstrukcyjne musi być nowe, nigdzie nie publikowane, ani też nie zgłoszone do opatentowania przez osoby trzecie.

Wynalazki zakupione przez M. S. Wojsk. (lub przedsiębiorstwa) nie mogą być przedstawione na konkurs.

4. **Przesyłanie projektów:** Rysunki i opisy powinny być złożone w zalakowanej kopercie, opatrzonej hasłem i napisem: „Konkurs na Paliwomierz lotniczy".

W osobnej zalakowanej kopercie włożonej do pierwszej i zaopatrzonej tym samym hasłem, ma być podane na kartce: imię i nazwisko, ew. stopień służbowy lub zawód, oraz dokładny adres projektodawcy.

Rysunki, opisy, modele i t. p. powinny być oznaczone tylko hasłem, bez podania nazwiska autora.

Ujawnienie nazwiska autora lub osób zainteresowanych w konkursie na kopertach, rysunkach, modelach i t. p. wyklucza pracę z konkursu.

5. **Termin nadsyłania prac:** Prace konkursowe należy złożyć lub przesłać do Instytutu Technicznego Lotnictwa — Warszawa, Puławska 2 najpóźniej do dnia 15 listopada 1937 r.

Dla zgłoszeń zamiejscowych uważa się ten termin za dotrzymany, jeśli przesyłka była nadana najpóźniej dnia 15 listopada 1937 koszty przesyłki muszą być opłacone przez nadawcę.

6. **Nagrody:** Za prace wynalazcze z 12 dziedzin wojskowych zostały ustanowione na rok 1937 następujące nagrody Pana II Wiceministra Spraw Wojskowych Szefa Administracji Armii.

3 nagrody po 3000 zł.
6 nagród po 2000 zł.
9 nagród po 1000 zł.
10 nagród po 500 zł.

nadto mogą być przyznane nagrody honorowe (dyplomy).

Nagrody i ich wysokość ustala Pan II Wiceminster Spraw Wojskowych.

Konkrus na „Paliwomierz lotniczy mierzący zawartość paliwa w zbiornikach samolotu" należy do jednej z wyżej podanych 12 dziedzin.

7. **Sąd konkursowy:** Sąd konkursowy w składzie przedstawicieli: Sztabu Głównego, Biura Przemysłu Wojennego, Korpusu Kontrolerów, Dowództwa Lotnictwa i Instytutu Technicznego Lotnictwa zbierze się w drugiej połowie listopada r. b.

Wnioski na udzielenie nagród będą przedstawione Panu II Wice-

ministrowi Spraw Wojskowych do dnia 20 grudnia 1937 r. w drodze przez Biuro Przemysłu Wojennego M. S. Wojsk.

8. **Zwrot projektów:** Projekty konkursowe nienagrodzone będą zwrócone projektodawcom w ciągu czterech tygodni od dnia ogłoszenia wyniku konkursu. Projekty nagrodzone mogą być zwrócone dopiero po ukończeniu ewentualnych formalności, związanych z ich wypróbowaniem, wykonaniem, oraz ew. nabyciem, opatentowaniem i t. p.

9. **Informacje:** Informacje w sprawie konkursu udziela R. Prawny Biura Technicznego I. T. L., tel. 7-08-46 w godzinach urzędowania.

II. Warunki techniczne na paliwomierz lotniczy mierzący zawartość paliwa w zbiornikach samolotu.

I. Zadanie przyrządu.

II. Warunki działania.

1. Możliwość zastosowania danego paliwomierza do zbiorników dowolnej budowy i kształtów (zbiorniki) skrzydłowe, kadłubowe, płaskie, wysokie, niesymetryczne, z wewnętrznemi przegródkami, zbiorniki z elastycznymi ściankami otaczającymi ścianki metalowe.

2. Ewentualna możliwość posługiwania się jednym wskaźnikiem do pomiaru w poszczególnych, a różnych co do kształtu i pojemności zbiornikach.

3. Dokładność wskazań winna być niezależną od pochyleń samolotu dookoła jego osi podłużnej i poprzecznej aż do kąta 10°.

4. Dopuszczalny błąd wskazań paliwomierza w zależności od napełnienia zbiornika lub jego pojemności winien być w granicach niżej podanej tablicy.

Pomiar na ziemi, jak również w czasie lotu ilości paliwa zawartego w jednym lub kilku zbiornikach umieszczonych na samolocie.

Pojemność lub zawartość zbiornika w ltr.	0 - 25	26 - 100	101 - 200	201 - wzwyż
Dopuszczalny błąd w ltr.	±2,5	±5	±10	±15

5. Na wskazania przyrządu nie powinno wpływać otaczające ciśnienie atmosferyczne uzależnione od wysokości lotu aż do 10000 m.

6. Prawidłowość wskazań nie powinna ulegać wpływom zmiany temperatury od —50°C do +50°C.

7. Wskazania powinny być niezależne od przyśpieszeń aż do + 2 g.

8. Paliwa o różnych ciężarach gatunkowych w granicach od 0,7 do 0,9 kg/dcm. 3 nie powinny spowodować błędu przekraczającego 1%.

9. Zmienne warunki atmosferyczne (mgła, deszcz, śnieg) jako też zawartość soli w powietrzu nie powinny wpływać na dokładność wskazań i na materiały z których wykonane jest urządzenie.

10. Wskazania zawartości powinny być przekazywane na przyrząd umieszczony na tablicy pokładowej stale automatycznie lub też tylko w czasie pomiaru.

11. Możliwość dokonania 2 pomiarów po sobie następujących w czasie nie przekraczającym 2 minut.

12. W wypadku wskazań automatycznych nie ciągłych ilości paliwa, zmiany wskazań zawartości paliwa winny zachodzić w okresach nie dłuższych niż 5 minut w granicach wyżej podanych dokładności.

13. Ciężar i wymiary przyrządu powinny być możliwie małe; ciężar nie powinien być większy od 0,2% — 0,05% wagi samolotu przy samolotach o wadze 300—20000 kg.

14. Całkowite urządzenie powinno odpowiadać ogólnym warunkom wytrzymałości niezbędnym dla przyrządów pokładowych lotniczych.

15. Drgania samolotu nie powinny powodować trwałych zmian w przyrządzie i wpływać ujemnie na wskazania.

16. Działanie urządzenia powinno być zapewnione w ciągu przynajmniej 200 godzin lotu bez naprawy.

17. Wszystkie dodatkowe urządzenia związane z wbudowaniem paliwomierza nie powinny wpływać na zmniejszenie szczelności zbiornika.

III. Warunki wbudowania.

1. Wbudowanie przyrządu nie może powodować żadnych zasadniczych zmian w konstrukcji zbiornika, lub też ustalać materiał z którego ma być zbiornik wykonany.

2. Wbudowanie części paliwomierza (nadajnika, przekaźnika) winno być możliwie w górnej części zbiornika przy możliwie małej średnicy otworu.

3. Wskaźnik na tablicy pokładowej winien być zaprojektowanym zgodnie z Polskiemi Normami Wojskowemi.

Wszelkich informacji w sprawie Polskich Norm Wojskowych, udziela Inst. Techniczny Lotnictwa. W-wa, Puławska 2, tel. 8-14-62.

4. Nadajnik, przekaźnik i wskaźnik powinny być łatwe do zamontowania lub zdjęcia.

5. Przy wyrzucalnych zbiornikach, nadajnik przekaźnik i przewody przyrządu nie mogą utrudniać, względnie uniemożliwiać wyrzucania.

6. W razie zastosowania energii elektrycznej ilość zużywanej energii nie może przekraczać 50 watów przy napięciu 24 Voltów.

7. Całkowite urządzenie winno być możliwie prostej konstrukcji, łatwego wykonania i nadawać się do seryjnego wyrobu.

8. Urządzenie powinno być takie, aby mogło całkowicie być wykonane w kraju.

Dowódca lotnictwa
w/z. (Inż. Karpiński).

WEDŁUG ROZDZIELNIKA.

W wykonaniu zarządzenia Pana II Wiceministra Spraw Wojskowych B. P. W. M. S. Wojsk. I 0750/130 z dnia 24 lutego 1937 r. przesyłam warunki konkursu na: „Paliwomierz lotniczy mierzący zawartość paliwa w zbiornikach samolotu“.

Proszę o podanie tematu warunków konkursu do wiadomości oddziałom, instytucjom i zakładom oraz o powiadomienie według swego uznania tych podległych pracowników i osób, które mogą wziąć udział w konkursie.

Na życzenie R. Prawny I. T. L. (tel. 7-08-46) wyśle dodatkową ilość warunków technicznych konkursu.

Dowódca lotnictwa
w/z. (Inż. Karpiński.



SPAWANIE

W bardzo wielu dziedzinach przemysłu coraz większą wziętość i zastosowanie znajduje spawanie. bądź to acetylenem bądź też łukiem elektrycznym i trudno sobie byłoby wyobrazić jakiś zakład przemysłowy czy też mały warsztat, które mogłyby się obyć bez spawania; poprostu dziś w dobie olbrzymiego rozwoju techniki metalowej spawacz jest jednym z tych najpotrzebniejszych rzemieślników.

Dziś mamy już inżynierów specjalistów i laboratorja, które wyłącznie pracują dla rozwoju i wyszkolenia fachowych spawaczy.

W przemyśle wojennym spawanie również odgrywa bardzo poważną rolę i bardzo dużo uwagi poświęca się na należyty poziom fachowy w poszczególnych zakładach.

Chcę tu omówić może bodaj jedną z najważnjeiszych gałęzi przemysłu lotnictwa.

Spawacz w lotnictwie musi być wzorowo — sumiennym pracownikiem, gdyż ciąży na nim olbrzymia odpowiedzialność, ponieważ najdrobniejsze przeoczenie w pracy. może kosztować życie ludzkie, nie licząc olbrzymich strat materialnych. Niestety zdarzają się wypadki, nie z winy pracowników czy też materiałów, lecz przez wykonywanie pracy jednym utartym sposobem, po prostu dlatego, że spawacz natrafiając na roboty. które robi pierwszy raz w życiu nie może zgóry przewidzieć różnych niespodzianek, które dopiero później mogą się ukazać, gdyż jak wiemy w spawaniu każdy przedmiot wymaga odrębnego fachowego sposobu wykonania, dlatego też chcę się podzielić z Wami Koledzy spawacze swoimi spostrzeżeniami w spawaniu w lotnictwie.

Jako jeden z pierwszych metali omowię coraz częściej stosowaną w lotnictwie stal chromomolibolewaną (Sandwiken). Stal chromomolibolenowa jest stalą o bardzo wysokiej wytrzymałości, lecz dla spawacza pełna niespodzianek, czy to pęknięć po spawaniu, czy też przy zginaniu nawet pod kątem 150° przeważnie spoina i miejsca przy spoinie są bardzo kruche. Spawacze poszczególni różnie zaczęli sobie radzić i szukać sposobów, ażeby te wady usunąć i otrzymać wyniki zadawalniające, przedewszystkim po pospawaniu zaczęto wyżarzać spoinę nawet kilkakrotnie spawano w miejscach zamkniętych, ażeby nie było przewiewu powietrza i stosowano całą masę najprzeróżniejszych sposobów innych i tym podobnych.

Pracując również nad usunięciem tych wad stosowałem najprzeróżniejsze sposoby i najlepsze wyniki osiągnąłem w sposób następujący: przy spawaniu okuć różnego rodzaju należy używać dwóch palników (jeden acetylenowotlenowy drugi acetylenowo powietrzny) ogień w palniku pierwszym należy ustawić z lekkim nadmiarem acetylenu, palnik powietrzny swoim łagodnym i szerokim ogniem pownien zakrywać całkowicie spoinę i posuwać się w wolnym tempie za palnikiem spawającym, odkrywana spoina z pod ognia palnika powietrznego musi mieć kolor ciemny bardzo, gdyż przestygnięta spoina bez dostępu tlenu z atmosfery odkryta za wcześnie jest narażona na utlenianie — czego bezwzględnie należy unikać. Po zakończeniu spawania palnik powietrzny jeszcze chwilę się zatrzymuje aż do chwili przestygnięcia zakończenia spoiny, jako sprawdzian dobrego wykonania spoina musi być silnie świecącą jak gdyby była posmarowana tłuszczem, wtedy to mamy pewność, że spoina została wykonana prawidłowo. Zaznaczam, że bardzo ważnym jest uregulowanie ognia w palniku acetylenowo - tlenowym, jak wyżej wspomniałem. Prosiłbym bardzo Kolegów, ażeby po wypróbowania tego rodzaju spawania zechcieli swoje spostrzeżenia i wyniki przesłać do Redakcji „Pracownika Lotnictwa", a w następnym numerze podam sposób na spawanie blach chromomolibalenowych na styk. Odcinek „spawanie" będzie się ukazywał w każdym numerze „Pracownika Lotnictwa" i będę się starał omówić spawanie wszelkich metali, najświeższymi sposobami.

Edward Gadziński
P. Z. L. Wyt. Pł.

Redakcja składa podziękowanie koledze Gadzińskiemu za praktyczne wskazówki zawarte w niniejszym artykule p. t. „Spawanie" i ma nadzieję, że pobudzą one innych kolegów do dzielenia się ze swymi doświadczeniami ze swoich prac zawodowych na łamach miesięcznika.

Warsztat kobiety i jej zainteresowanie.

Powołanie kobiety

A jednego dnia... Bóg wyjął żebro Adamowe i stworzył zeń kobietę — ; odtąd stanęła ona przy boku mężczyzny jako jego uśmiech szczęścia, jako troskliwa towarzyszka dobrej i złej doli, ramię w ramię z trudami męża.

Od stworzenia świata rola kobiety została ściśle wyznaczona: mężczyzna uczynił ją „żoną swoją,—dziecię poczęte w łonie, obdarzyło najmilszą nazwą „matką“, a życie tych stworzeń oddanych pod jej pieczę — ich potrzeby zawołały do niej: „daj nam jeść“ — i kazały być jej tą mądrą, zapobiegliwą „karmicielką“.

Kobieta więc stworzyła rodzinę, — rozpaliła „ognisko domowe“, by wokół ciepłego płomienia grzały się ciała i serca zgromadzonych członków rodziny.

Czy my — żony — matki i karmicielki — zdajemy sobie sprawę, jakie poważne zadanie stoi przed nami?

Czy zdajemy sobie sprawę, że małżeństwo, rodzina, dom nasz, to nie tylko wybawienie od staropanieństwa, uniezależnienie się od matki i ojca, zmiana nazwiska, błogie uczucie, że ma się przy boku swoim mężczyznę — siłę roboczą, — która co miesiąc dać nam musi na życie, na ubranie, na nasze przyjemności — że małżeństwo i stworzony przezeń dom rodzinny, to nie przypadek, to nie okoliczności — które siłą rzeczy powstały przez współżycie mężczyzny i kobiety — ale to przeznaczenie kobiety, cel jej i najświętszy obowiązek.

Kobieta musi odnaleźć swoje szczęście w domu rodzinnym, ale musi także umieć uczynić zeń przystań prawdziwego wypoczynku dla męża, oparcia moralnego i wychowawczego dla dzieci — jednem słowem musi stworzyć takie warunki, by mąż i dzieci czuły się szczęśliwymi.

Jak to osiągnąć — dzisiaj zwłaszcza — kiedy czasy są ciężkie, kiedy bezrobocie szerzące się wokół dręczy obawą, by nie ogarnęło i naszych rodzin — kiedy kobieta tak bardzo musi oszczędzać w codziennych wydatkach, by koniec z końcem związać?

A pracy jest wiele, na pomoc nie wystarcza — trzeba wszystko samej zrobić, dreptać od rana do wieczora — codziennie w tym samym kieracie gospodarstwa domowego.

Może niejedna z nas czuje się zmęczona, zniechęcona, zniecierpliwiona i zgoryczona, że to taka niewdzięczna praca, nieoceniona przez nikogo?

Otóż nie wolno kobiecie przystępować do warsztatu swej pracy w poczuciu jakowejś krzywdy, zniechęcenia czy lekceważenia powierzonej jej roli. — Kobieta dzisiejsza musi wiedzieć o tym, że pracując w domu, krzątając się koło gospodarstwa jest zarazem dzielnym współpracownikiem męża, jest tą strażniczką najważniejszej komórki społecznej — jaka jest rodzina; w jej rękach leży zdrowie fizyczne i moralne młodego pokolenia, którym dała życie— w jej rękach leży spokój, szczęście i nierozerwalność stadła małżeńskiego — i wreszcie w jej rękach waży się pieniądz, ciężko zdobyty przez głowę rodziny — który przez nią musi być mądrze zużytkowany, celowo i świadomie zamieniony na artykuły prawdziwych potrzeb całej rodziny. Gospodarstwo domowe kobiety, umiejętne rozporządzenie budżetem męża, opieka i wychowanie dzieci nie może być traktowane jako zabicie czasu, machinalna praca z konieczności, z przymusu — gospodarstwo domowe musi być planowe, umiejętne, oparte na przemyślanej organizacji dnia codziennego.—W ramach nawet najskromniejszych zasobów pieniężnych dobra gospodyni — musi umieć stworzyć „dobrobyt“ i do niego dążyć wytrwale. Skrzętność, pracowitość, energia, samozaparcie to są cechy każdej prawie kobiety obowiązkowej — lecz oprócz tego trzeba jeszcze umiłować swój warsztat pracy—trzeba go usprawniać — udoskonalać. — Uczmy się więc racjonalnej i oszczędnej gospodarki, racjonalnego odżywiania męża i dzieci, higieny osobistej i mieszkaniowej, która wypędza nędzę i zło z naszych progów,* wychowania dziecka na zdrową, moralną i zaradną jednostkę społeczeństwa, stawajmy się być wzorową żoną, matką i gospodynią.

A kiedy przyjdzie zdać nam rachunek z „szafarstwa domowego“ przed tym, który onego dnia wyjął żebro Adamowe, aby uczynić zeń kobietę — błogosławmy dzieło Stwórcy, że nas właśnie powołał do podtrzymywania rodu ludzkiego i odradzania go poprzez coraz to doskonalsze pokolenia ludzkości.

El. Romanowa.

Wydawca: ZWIĄZEK ZAWODOWY PRACOWNIKÓW LOTNICTWA W POLSCE. Redaktor Naczelny i Odpowiedzialny: JAN ROMAN.

PRENUMERATA: bezpłatnie dla Członków Związku. Na żądanie rocz. 2.40, półrocz. 1.20 kwart. 0,60, 1 egz. 20 gr. Konto w P.K.O. Nr.17.606.

Adres Redakcji i Administracji: „PRACOWNIK LOTNICTWA“, Warszawa, Nowy-Świat 37, telefon 670-37.

Zakłady Drukarskie „KOLUMNA“ Warszawa, Nowy-Świat 39, Tel. 2-78-52


TARCIE
i przegrzanie
to odwieczni wrogowie maszyny. Powodują bowiem obniżenie mocy i nadmierne zużycie części silnika.
Zmniejszenie tarcia oraz ochrona przed przegrzaniem – oto zadania, jakie ma do spełnienia olej smarny.
Jedynie olej wysokowartościowy, jakim jest Gargoyle Mobiloil, może sprostać temu trudnemu zadaniu.
Gargoyle Mobiloil zapobiega defektom i przedłuża żywot pojazdu.
GARGOYLE
Mobiloil
VACUUM OIL COMPANY S.A.